

**Betreff:**

TÜV-Verband Kommentierung des Antrag der Union zum Autoführerschein

**From:**

**Sent:** Wednesday, March 27, 2024 8:14 AM

**To:** [REDACTED] >

**Cc:** [REDACTED] >

**Subject:** TÜV-Verband Kommentierung des Antrag der Union zum Autoführerschein

Sehr geehrter [REDACTED],

die Beratung des Antrags „**Damit Mobilität nicht zum Luxus wird – Für einen bezahlbaren Autoführerschein**“ der Faktion der CDU/CSU im Deutschen Bundestag am 15. März haben die Mitglieder des TÜV-Verbands mit Interesse wahrgenommen.

Vor diesem Hintergrund haben wir die Forderungen der CDU/CSU-Bundestagsfraktion an die Bundesregierung aus Sicht der Technischen Prüfstellen, die von den Ländern zur Durchführung der Fahrerlaubnisprüfungen beauftragt wurden, kommentiert. Das Ergebnis dieser Arbeit stellen wir Ihnen in dem beiliegenden Dokument gern zur Verfügung. Dies ist auch mit einem **Gesprächsangebot** zum nächsten möglichen Zeitpunkt verbunden, sollten weitere Darstellungen gewünscht sind oder Nachfragen bestehen.

Beiliegend sende ich Ihnen auch die Dokumentation unserer **Pressekonferenz zu den aktuellen Zahlen des Prüfungsgeschehens** in Deutschland im Jahr 2023. Zudem haben wir auch ein **Whitepaper Fahrerlaubnisprüfung** der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt, dass ich Ihnen auch zur Verfügung stelle.

Die Technischen Prüfstellen befürworten Überlegungen und sinnvolle Maßnahmen, um die Kosten des Führerscheins für Fahrschüler:innen zu senken. Ein stärkerer Einsatz digitaler Tools, Fahrsimulatoren sowie vor allem eine stärkere Kontrolle der Ausbildungsqualität mit klaren Lern- und Verfahrensstandards bei den für die Fahrausbildung zuständigen Fahrschulen können dafür sorgen, dass die Mehrfachprüfungen bzw. Nichtbestehensquoten wieder zurückgehen. Diese belasten bereits heute massiv das Prüfsystem und verhindern damit im Zweifel auch, dass bereits fertig ausgebildete Fahrschüler:innen zu einer Prüfung vorstellig werden können.

Das vorgebrachte Argument, dass die Öffnung von Fahrerlaubnisprüfungen für andere Anbieter eine Verbesserung der Termintsituation bewirkt, teilen wir nicht. Dieser Ansatz würde weder dafür sorgen, dass die Wartezeiten insgesamt verkürzt werden, noch würde eine solche Maßnahme auf der Kostenseite Entlastung bringen. Die Technischen Prüfstellen erfüllen die Aufgaben bei der Fahrerlaubnisprüfung seit jeher ohne Gewinnerzielungsabsicht, die von den Technischen Prüfstellen erhobene Prüfgebühr für Theorie und Praxis deckt lediglich die entstandenen Kosten. In diesem Zusammenhang sollte nicht unerwähnt bleiben, dass die Prüfgebühren für die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung entsprechend der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr lediglich ca. 5 Prozent der gesamten Führerscheinkosten ausmachen.

Mit freundlichem Gruß

White Paper

# Zur aktuellen Lage beim Fahrerlaubniserwerb in Deutschland



Der Fahrerlaubniserwerb und der Führerscheinbesitz haben in unserer Gesellschaft und Wirtschaft einen hohen Stellenwert. Mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis darf am motorisierten Straßenverkehr teilgenommen werden. In der Regel ist damit auch der Besitz bzw. die Nutzung eines Kraftfahrzeugs verbunden. Führerscheinbesitzer machen einen signifikanten Anteil der Erwerbstätigen in Deutschland aus. Die Möglichkeit, an der motorisierten Mobilität teilzunehmen, hat erhebliche volkswirtschaftliche Effekte, nicht nur für die Automobilindustrie, ihre Zulieferer und die verbundenen Dienstleistungseinrichtungen, sondern weit darüber hinaus: Für die Mehrheit der Menschen in Deutschland ermöglicht die Fahrerlaubnis und die Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs bessere Chancen für einen Ausbildungs- oder Arbeitsplatz. Der Erwerb der Fahrerlaubnis ist damit ein wichtiger Schritt in ein selbstständiges Leben für junge Menschen. Umso wichtiger sind alle Maßnahmen, die die Risiken für junge Fahrer minimieren und damit die Verkehrssicherheit verbessern. Die Vorbereitung junger Fahranfänger auf die selbstständige Automobilität spielt dabei eine wesentliche Rolle. Gleichzeitig schließt der erfolgreiche Erwerb der Fahrerlaubnis immer mehr die Verpflichtung zum lebenslangen Weiterlernen als Kraftfahrer im Straßenverkehr ein.

## Der Mehrwert des Fahrerlaubnisprüfungssystems in Deutschland

Insbesondere in den vergangenen zwei Jahrzehnten wurden mit Blick auf die Fahrerlaubnisprüfung viele inhaltliche und methodische Weiterentwicklungen – auch im Sinne der Digitalisierung – umgesetzt, die zur [Erhöhung der Verkehrssicherheit](#) von Fahranfängern beitragen. Analysen von Unfalldaten der letzten zehn Jahre bestätigen die Wirksamkeit dieser Maßnahmen: Das Unfallrisiko ist vor allem bei jungen Fahranfängern signifikant zurückgegangen, und zwar so stark wie in keiner anderen Gruppe motorisierter Verkehrsteilnehmer. Wurden im Jahr 2010 noch 1,6 Verkehrsunfälle mit Personenschäden pro 1 Mio. gefahrener Kilometer durch Pkw-Fahranfänger (bis 20 Jahre) verursacht, waren es im Jahr 2019 (nur) noch 1,1 Unfälle pro 1 Mio. Kilometer. Im Jahr 2020 lag dieser Indikator für das Unfallrisiko erstmals unter 1. Ein annähernd gleichbleibendes Unfallrisiko von 0,4 verursachten Pkw-Unfällen mit Personenschäden pro 1 Mio. km für die Gesamtstichprobe zeigt, dass diese beachtliche Reduktion des Unfallrisikos um über 31 Prozent zwischen 2010 und 2019 hauptsächlich auf die Optimierungen im System der Fahranfänger- Vorbereitung zurückzuführen ist. Die absoluten Zahlen weisen allerdings auch darauf hin, dass das Unfallrisiko der Fahranfänger im Vergleich zu erfahrenen Fahrern nach wie vor höher ist.<sup>1</sup> Deshalb sind weitere Schritte notwendig, um den erfolgreichen Weg fortzusetzen und um bereits Erreichtes nicht zu gefährden. Die bisher erzielten Erfolge gehen auf das differenzierte und hoch entwickelte System der Fahranfängervorbereitung in Deutschland zurück. Die Basis dieses Systems ist das Zusammenwirken einer [professionellen Fahrerlaubnis-Ausbildung und einer unparteilichen Prüfung](#) der Bewerber durch die Sachverständigen der Technischen Prüfstellen entsprechend der europäischen Führerscheinrichtlinie.

<sup>1</sup> Rüdel, M.; Goebelt, R.: Fortschritt für das Fahrerlaubnisprüfungssystem in Deutschland – mit gesellschaftlicher Verantwortung für mehr Verkehrssicherheit. Z. f. Verkehrssicherheit 68, (2022) Nr. 4.

Im Fahrerlaubnisrecht haben die Bundesländer den Technischen Prüfstellen eine [Beauftragung](#) für den Kraftfahrzeugverkehr zugewiesen, die Prüfungen für den Erwerb der Fahrerlaubnis nach einheitlichen Kriterien durchzuführen. Mit der Abgabe ihrer gutachterlichen Bewertung sind die Sachverständigen der Technischen Prüfstellen bei der behördlich ergehenden Entscheidung für die Erteilung der Fahrerlaubnis in diesen hoheitlichen Akt eingebunden. Dazu gestalten sie ihn nach ständiger und erlaubter Verwaltungspraxis mit. Der Sachverständige wird bei der hoheitlichen Erfüllung dieser Verwaltungsaufgabe so als Beliehener und nicht als privater Fahrerlaubnisprüfer tätig.

Für die Gewährleistung der ordnungsgemäßen Aufgabenerfüllung ohne jegliche Beeinflussung finanzieren sich die Technischen Prüfstellen über die Erhebung von festgesetzten und bundesweit [einheitlichen öffentlich-rechtlichen Gebühren](#) und arbeiten nicht gewinnorientiert. So wird ausgeschlossen, dass die Vergütung des Sachverständigen oder Prüfers abhängig vom Ergebnis der Tätigkeit ist. Das System der Technischen Prüfstellen, die ihre Aufgaben direkt im Auftrag des Staates wahrnehmen, gewährleistet die notwendige [Neutralität, Unabhängigkeit, Objektivität und Kontinuität](#) in den sicherheitsrelevanten Bereichen.

Die Träger der Technischen Prüfstellen sind durch die Beauftragung der Länder verpflichtet, eine kontinuierliche und qualitativ hochwertige Aufgabenerfüllung sicherzustellen. Sie müssen fachlich qualifiziertes und zuverlässiges Personal in ausreichender Anzahl sowie ein [flächendeckendes Angebot an Prüfkapazitäten](#) vorhalten. Der Staat kommt mit dieser Entscheidung seiner Verantwortung nach, die Dienstleistung auch in strukturschwachen Regionen anzubieten, wo effektiv deutlich höhere Kosten für diese Tätigkeit anfallen als in Ballungsräumen. Aus diesen Gründen macht § 10 KfSachvG von dem anerkannten verwaltungsrechtlichen Institut der Beleihung Gebrauch, um einen staatlichen Flächenversorgungsauftrag im jeweiligen Bundesland sicherzustellen.

Die [Qualitätspolitik](#) der Technischen Prüfstellen berücksichtigt in ihren Zielsetzungen in hohem Maße die berechtigten Anforderungen der Fahrerlaubnisbewerber, der Fahrschulen sowie der regionalen und überregionalen Fahrerlaubnisbehörden. Hierzu unterhalten die Technischen Prüfstellen ein umfangreiches, anerkanntes Qualitätsmanagementsystem. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) überprüft regelmäßig diese Anforderungen. Die von den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern (gem. KfSachvG) zu überprüfenden Anforderungen sichern ein hohes Qualitätsniveau bei der Beurteilung der Fahrkompetenz von Fahrerlaubnisbewerbern und tragen damit zur Sicherheit des Straßenverkehrs bei. Zudem leisten die Technischen Prüfstellen einen wesentlichen Beitrag zur [inhaltlich-methodischen Qualitätssicherung, Weiterentwicklung und Evaluation](#) der Fahrerlaubnisprüfung.

Das deutsche System der Fahrerlaubnisprüfung steht nach einem aktuellen Rechtsgutachten im Einklang mit den juristischen und wettbewerbsrechtlichen [Vorgaben der Europäischen Union](#).

## Gesamtprozess des Fahrerlaubniserwerbs

Um einen fundierten Überblick zum Erwerb der Fahrerlaubnis in Deutschland zu schaffen, ist die Betrachtung des kompletten Prozesses entsprechend Abbildung 1 erforderlich.

### Wie läuft ein Führerschein ab?

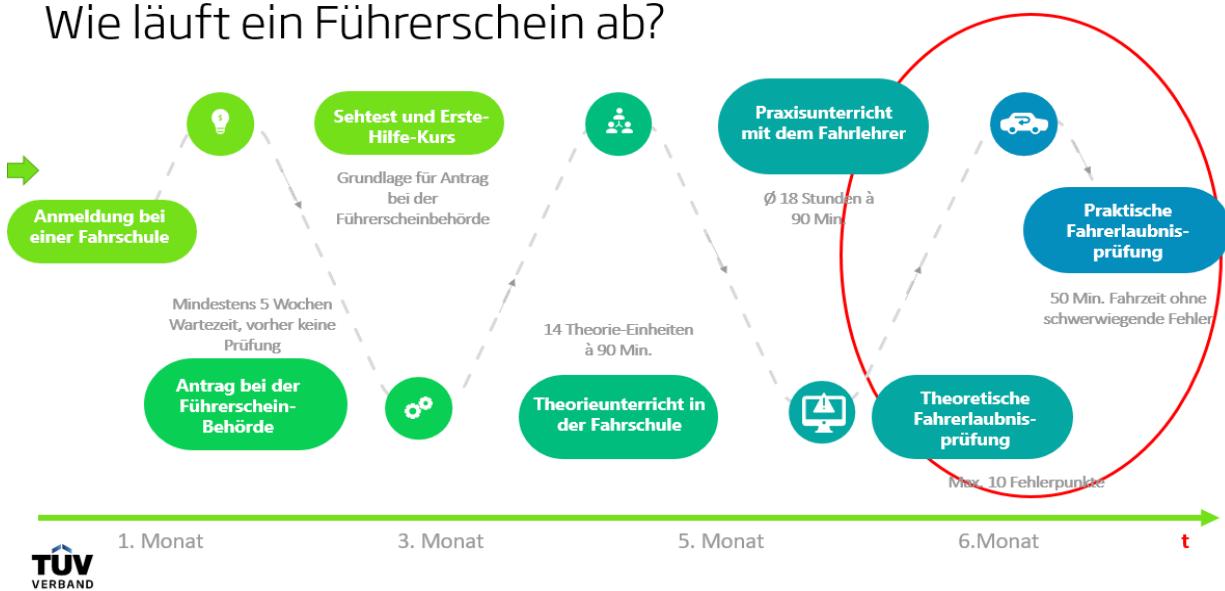


Abbildung 1: Gesamtprozess des Erwerbs der Fahrerlaubnis in Deutschland

Der Bewerber stellt einen Antrag zum Führerscheinerwerb. Dieser wird von der Führerscheinstelle bearbeitet und geht nach der Bearbeitung als Prüfauftrag an die Technische Prüfstelle.

Die Führerscheinbehörde benötigt für diesen Vorgang in der Regel mindestens sechs Wochen, in zunehmender Weise auch bereits mehrere Monate. In zahlreichen Verwaltungsbehörden benötigt der Antragsteller bis zu drei Monate, bevor er einen Termin zur Antragsabgabe bei der Führerscheinstelle erhält, dessen Bearbeitungsdauer dauert dann ebenfalls wieder einige Monate.

In dieser Phase wird in der Regel bereits mit der Theorieausbildung begonnen. Die Dauer der Theorieausbildung beträgt im optimalen Fall mindestens sechs Wochen, sofern die Fahrschule zwei Ausbildungstermine pro Woche anbietet. Insbesondere hängt diese Zeitspanne von dem Bewerber ab. Dieser Zeitraum kann bis zu einem Jahr andauern. Liegt der Prüfauftrag bei der Technischen Prüfstelle vor, kann die Theorieprüfung durchgeführt werden.

Wurde die Theoretische Prüfung bestanden, beginnt die Fahrschule mit der praktischen Fahrausbildung. Die Dauer der praktischen Fahrausbildung hängt von der Motivation, den Fahrfähigkeiten und den Investitionsmöglichkeiten der Bewerber, jedoch insbesondere auch von den Kapazitäten der Fahrschule ab.

Auf diesen ganzen praktischen Ausbildungskomplex hat die Technische Prüfstelle keinen Einfluss.

Nach Abschluss dieses Ausbildungsteil ist der Wunsch nach einem zeitnahen Prüfungstermin groß. Die Anmeldung zur praktischen Prüfung erfolgt überwiegend durch die Fahrschule. Dazu stellt die Technische Prüfstelle den Fahrschulen Termine zur Verfügung. Die Technische Prüfstelle hat damit keinen Einfluss auf die Anmeldereihenfolge und den Anmeldezeitpunkt der Bewerber.

Insgesamt ist die Wartezeit auf die praktische Prüfung gegenüber der gesamten Ausbildungsdauer sehr gering. Zudem stellen die Technischen Prüfstellen fest, dass einige gebuchte Termine kurzfristig nicht durch Fahrschulen besetzt werden, in der Konsequenz verfallen und ungenutzt bleiben.

## **Zur Lage des Fahrerlaubniserwerbs vor, während und nach der Corona-Pandemie**

Die Technischen Prüfstellen sind verpflichtet, ein flächenabdeckendes Prüfangebot in Deutschland sicherzustellen. Für die Auslastung der Technischen Prüfstelle vor Ort ist die jeweilige Bevölkerungsdichte der Region ausschlaggebend. In der langfristigen [Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung](#) zwischen 1990 und 2019 zeigen sich deutlich regionale Unterschiede. Landkreise und kreisfreie Städte, die zweistellige Bevölkerungsgewinne haben, stehen Kreisen mit zweistelligen Bevölkerungsverlusten gegenüber.

Die Träger der Technischen Prüfstellen haben immer sachgerecht reagiert und eine flächendeckende Bereitstellung gewährleistet, indem sie im Auftrag der Länder auf diese Bevölkerungsentwicklung entsprechend ihrer Verpflichtung zur Bereitstellung von einer ausreichenden Anzahl von fachlich qualifiziertem und zuverlässigen Personal und dessen Disposition für die Durchführung der Fahrerlaubnisprüfungen nachgekommen sind.

Bereits seit Anfang 2022 gibt es eine verstärkte Nachfrage an Terminen für die praktische Fahrerlaubnisprüfung, insbesondere in bevölkerungsreichen Regionen in Deutschland. Dieses [verstärkte Interesse der Bevölkerung am Fahrerlaubniserwerb](#) (z.B. auch an Motorrad- und Anhängerfahrerlaubnisklassen) trifft auf einen Nachholbedarf für Prüfungen, die während der Corona-Pandemie nicht durchgeführt werden konnten. Gleichzeitig fielen über die Sommermonate eine Vielzahl von Prüfungen coronabedingt aus (z. B. durch Isolation und Erkrankung der beteiligten Fahrerlaubnisprüfer, Fahrschüler und Fahrlehrer). Zudem ist durch die Pandemie die Krankenrate bei den Technischen Prüfstellen erheblich gestiegen. Verzögerungen entstehen auch durch erhöhte [Nichtbestehensquoten](#): 10 Prozent der Fahrschulen haben inzwischen eine Nichtbestehensquote von mehr als 50 Prozent erreicht. Teilweise werden Bewerber, die zuvor durchgefallen sind, bis zu 10 Mal für die Führerscheinprüfung vorgestellt.

Dies führt zwangsläufig zu [verlängerten Bearbeitungszeiten](#). Auch bei Fahrschulen und Behörden, sodass der übliche Turnus für die Terminierung einer praktischen Fahrerlaubnisprüfung zwei bis drei Wochen mehr betragen kann. Erste statistische Erhebungen zur Anzahl der durchgeführten praktischen Prüfungen

gen im Jahr 2022 zeigen jedoch, dass in den zurückliegenden Monaten des Jahres 2022 mindestens genauso viele Prüfungen durchgeführt wurden wie im Vergleichszeitraum des Rekordjahres 2019.

Mit 1,74 Millionen praktischen Fahrerlaubnisprüfungen wurden 2019 so viele Prüfungen durchgeführt wie niemals zuvor.

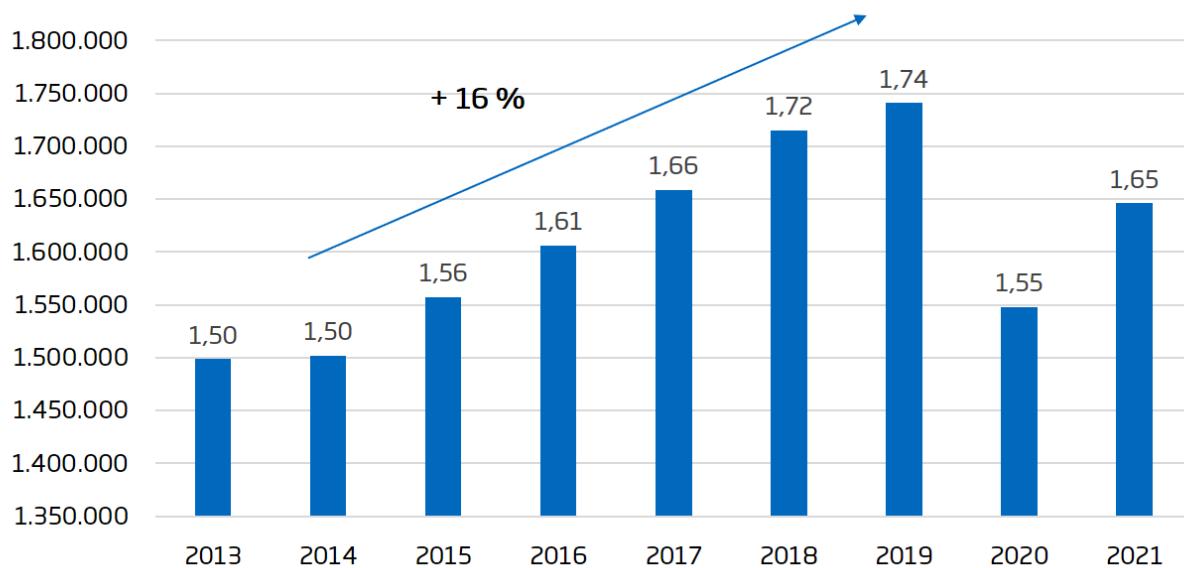


Abbildung 2: Praktische Fahrerlaubnisprüfungen in Deutschland, Quelle: KBA

Diese positive Entwicklung ist insbesondere auf das konsequente Management der Technischen Prüfstellen sowie auf die Kooperation mit den Fahrschulen und Behörden zurückzuführen.

Nach den [monatelangen Lockdowns](#) in den Jahren 2020 und 2021 haben die TÜV-Unternehmen und DEKRA alle Kräfte mobilisiert, um den angehäuften Prüfungsbedarf abzuarbeiten. Das betrifft vor allem das Personal. Die Fahrprüfer leisten Mehrarbeit und verschieben in Absprache mit den Betriebsräten ihren Urlaub. Amtlich anerkannte Sachverständige werden aus anderen Arbeitsgebieten für Führerscheinprüfungen ausgeliehen, zum Beispiel aus der Hauptuntersuchung von Fahrzeugen oder anderen zentralen Bereichen. Zudem werden Prüfer reaktiviert, die in den Ruhestand gegangen sind und zusätzliche Mitarbeiter wurden eingestellt. Die wichtigste organisatorische Änderung ist vielerorts die Einführung des Samstags als sechsten Prüfungstag, um zusätzliche Termine anbieten zu können.

Im [europäischen Vergleich](#) bewegen sich die Terminwartezeiten in Deutschland in einem moderaten Bereich. In Großbritannien beispielsweise verlängerten sich die Wartezeiten auf einen Termin zur theoretischen Prüfung z. B. von 42 auf 126 Tage (+ 300 %), in Schweden auf 90 Tage (+ 1.800 %), in den Niederlanden (+ 250 %) und in Norwegen (+4.500 %) auf etwa 50 Tage. Auch Österreich berichtete zum Stand Februar 2022 im Rahmen einer Umfrage des internationalen Dachverbands der Prüforganisationen CIECA

(International Commission for Driver Testing) über einen Anstieg der Wartezeiten für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung auf 60 Tage (vorpandemisch: 10 Tage) und für die praktische Prüfung auf 30 Tage (vorpandemisch: 7 Tage). Als bedeutsamster Faktor, der auch in anderen Staaten zu längeren Wartezeiten führt, wird der Prüfungsrückstau bzw. der Abbau dieses Rückstaus genannt, der durch befristete Lockdown-Maßnahmen und Teileinschränkungen (Kapazitätsbegrenzungen) sowohl des Prüfungssystems als auch der Ausbildungssysteme entstanden ist.

Für alle angehenden **Berufskraftfahrer** haben die Technischen Prüfstellen in Deutschland aufgrund der besonderen beruflichen Konsequenz für den Erwerb von Fahrerlaubnissen der Klassen C und D gesonderte Kapazitäten bereitgehalten. Zudem gab es auch in der Corona-Pandemie Ausnahmegenehmigungen der Länder, dass praktische Prüfungen für diese Klassen stattfinden konnten. Dies zeigt auch die Statistik der durchgeföhrten praktischen Fahrerlaubnisprüfungen. Wurden 2012 rund 94.000 Prüfungen durchgeführt, waren es im Jahr 2021 30 Prozent mehr (122.000) praktische Fahrerlaubnisprüfungen in den C- und D-Klassen. Diese ausgebildeten Menschen stehen bei entsprechend attraktiven Beschäftigungsverhältnissen dem Arbeitsmarkt zur Verfügung.

## Empfehlungen zur weiteren Modernisierung des Systems

1. Die TÜV-Unternehmen unterstützen die zielgerichtete Kombination von Präsenzunterricht und den Einsatz [digitaler Elemente](#) bei der theoretischen Fahrausbildung. Die theoretische Fahrausbildung unter Einbindung von weiterentwickelten und zusätzlichen digitalen Elementen bietet Potenziale zur Erschließung neuer Lehr- und Lernzielen sowie für eine optimierte Organisation von Lehr- und Lernprozessen. Grundvoraussetzung für den Einsatz von „Blended-Learning-Konzepten“, die den traditionellen Präsenzunterricht u. a. mit selbstständigem Wissens- und Kompetenzerwerb mittels digitaler Medien kombinieren, ist ein [pädagogisch-didaktisches Gesamtkonzept](#). Ohne ein solches Konzept sind negative Auswirkungen auf den Lerneffekt und die Einstellungen zur Verkehrssicherheit zu erwarten. Mit Blick auf den Ausbildungs- und Prüfungserfolg sowie auf die Verkehrssicherheit hilft ein reiner Online-Theorieunterricht eher denen, die von vornherein günstige Voraussetzungen für verkehrssicheres Verhalten mitbringen und geht auf Kosten derer, die zum Aufbau verkehrssicherer Einstellungen und Verhalten auf Präsenzunterricht angewiesen sind.
2. Digitalisierung, Elektromobilität, vernetzte und automatisierte Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkonzepte sowie veränderte Lehr-/Lernvoraussetzungen der Fahranfänger bestimmen die individuelle Mobilität der Zukunft. Auch im Fahrerlaubnisprüfungssystem müssen die durch diese Veränderungsprozesse resultierenden wirtschaftlichen, technischen und rechtlichen Anforderungen aufgegriffen und umgesetzt werden. Bereits heute sind die Prozesse zur Prüfungsverwaltung und -durchführung bei der Technischen Prüfstelle in weiten Bereichen digitalisiert und medienbruchfrei aufgestellt. Weitere Möglichkeiten einer bürgerfreundlichen Digitalisierung ergeben sich beispielsweise durch die [beschleunigte Terminvereinbarung](#) für die Fahrerlaubnisprüfung, die [elektronische Bereitstellung oder auch Verlängerung des Führerscheindokumentes](#) unmittelbar nach bestandener Fahrerlaubnisprüfung durch den Fahrerlaubnisprüfer. Dazu entwickelte IT-Konzepte können mit Bund und Ländern – sowie den weiteren Beteiligten – zeitnah umgesetzt werden und unterstreichen die gemeinsamen Innovationsbestrebungen.
3. Die flächendeckenden Prüfkapazitäten und die geltenden Qualitätsstandards können weiter steigen, indem die verbindlich festgelegten [Zugangsvoraussetzungen](#) für die Tätigkeit als Sachverständiger oder Prüfer für Fahrerlaubnisprüfungen an den veränderten Arbeitsmarkt und demografische Verhältnisse angepasst werden. Die TÜV-Unternehmen unterstützen die Bestrebungen der Länder für eine Reform des [Kraftfahrsachverständigengesetzes](#), in dem elementare Grundsätze für den Erhalt der Verkehrssicherheit in Deutschland geregelt sind. Grundlegender Eckpfeiler dieser Reform muss die Überzeugung aller Beteiligten bleiben, dass eine unabhängige und objektive Fahrerlaubnisprüfung kommerzielle Interessen der beauftragten Personen und Institutionen nicht verträgt.

## Conclusio

Eine nachhaltige Automobilität, umweltschonendes und unfallfreies Fahren, verbunden mit einem hohen technischen Niveau der Fahrzeugsicherheit, erfordert ein entsprechendes Fahrkompetenzniveau der Fahranfänger. Das setzt umfangreiche und gewachsene Erfahrungen, eine hohe Fachkompetenz sowie Innovationsbereitschaft voraus. Diese Anforderungen müssen vor dem Hintergrund bewältigt werden, dass staatliche Ressourcen zur Steuerung und Weiterentwicklung des Systems der Fahranfängervorberitung begrenzt sind. Daraus resultierte die Entscheidung von Bund und Ländern, den Staat bei der notwendigen Weiterentwicklung der Prüfungstechnologien sowohl im Blick auf die Kraftfahrzeugtechnik als auch in Bezug auf die Fahrkompetenz der Kraftfahrzeugführer weitgehend durch die Technischen Prüfstellen und Sachverständigen zu entlasten.

Entsprechend der regelmäßigen Auswertungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat das deutsche System der Fahrerlaubnisprüfung seine Leistungsfähigkeit seit seiner Einrichtung auch in Krisenzeiten immer wieder bewiesen. Es wird kontinuierlich unter Federführung von Bund und Länder weiterentwickelt. Ein aktuelles Beispiel dafür ist die reibungslose Umsetzung der optimierten praktischen Fahrerlaubnisprüfung Anfang 2021.

Weiterentwicklungen dieses Systems müssen ausschließen, dass wirtschaftliche Interessen bei der Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung dem erreichten hohen Niveau an Verkehrssicherheit schaden. Denn im Mittelpunkt des deutschen Systems der Fahrerlaubnisprüfungen steht grundsätzlich nicht die Finanzierung der Leistungen, sondern die Verkehrssicherheit *per se* als zwingende Erfordernis.

Im Interesse einer weiteren Entbürokratisierung und Flexibilisierung des Erwerbs der Fahrerlaubnis fordert der TÜV-Verband ein pädagogisch-didaktisches Gesamtkonzept, das weitere Elemente der Digitalisierung bei der Fahrausbildung integriert. Dazu muss es schnellstmöglich Optimierungen im Prozess des Führerscheinmanagements geben: Online-Bezahlmöglichkeiten, digitaler Führerschein und einen vorläufigen digitalen Nachweis der Fahrkompetenz. Hierzu plädieren wir für die Fortsetzung eines intensiven Dialogs mit dem Bund und den Ländern auch mit Blick auf eine Reform des Kraftfahrsachverständigengesetzes.



## Ansprechpartner

### Richard Goebelt

Mitglied der Geschäftsleitung  
Leiter des Fachbereichs Fahrzeug und Mobilität  
E-Mail: [richard.goebelt@tuev-verband.de](mailto:richard.goebelt@tuev-verband.de)  
Tel. +49 30 760095 350  
[www.tuev-verband.de](http://www.tuev-verband.de)

Als TÜV-Verband e.V. vertreten wir die politischen Interessen der TÜV-Prüforganisationen und fördern den fachlichen Austausch unserer Mitglieder. Wir setzen uns für die technische und digitale Sicherheit sowie die Nachhaltigkeit von Fahrzeugen, Produkten, Anlagen und Dienstleistungen ein. Grundlage dafür sind allgemeingültige Standards, unabhängige Prüfungen und qualifizierte Weiterbildung. Unser Ziel ist es, das hohe Niveau der technischen Sicherheit zu wahren, Vertrauen in die digitale Welt zu schaffen und unsere Lebensgrundlagen zu erhalten. Dafür sind wir im regelmäßigen Austausch mit Politik, Behörden, Medien, Unternehmen und Verbraucher:innen.